



Fylkesmannen i Buskerud
Postboks 1604
3007 Drammen

Deres ref.:

Vår ref. (bes oppgitt ved svar):
2006/2953 ARE-PI-SG
Arkivkode:
460

Dato:
21.09.2006

Svar på spørsmål om lovlighet av snøskuttersafari på brøyta traktorvei som er kjørbar med bil - Tolkning av motorferdselloven

Vi viser til Deres brev av 5. april 2006, samt vårt foreløpige svar av 28. juni 2006. Vi beklager den sene tilbakemeldingen.

De ber om en generell avklaring i forhold til hvilke veier i utmark som faller inn under motorferdsellovens virkeområde. Problemstillingen er presentert ved et konkret eksempel fra Hol kommune. Det fremgår av vedlagte oppslag fra Geilo turistinformasjon at det arrangeres snøscootersafari på en 5 kilometer lang traktorvei fra Vestlia ved Geilo til Kolbjørnstølen ved Sangefjell. Veien er bygd som traktorvei og er i en slik stand at den kan kjøres med bil. Den ligger ellers i et lite berørt naturområde.

Motorferdsel i utmark og vassdrag reguleres av Lov om motorferdsel i utmark og vassdrag 19. juni 1977 nr. 82 og tilhørende forskrifter. Motorisert ferdsel i utmark er ikke tillatt med mindre annet følger direkte av loven selv, eller av vedtak med hjemmel i loven. I Motorferdsellovens § 2 er lovens virkeområde "utmark" nærmere definert. Når det gjelder veier i utmarker er dette behandlet i § 2 tredje ledd som lyder:

"Veg i utmark som ikke er opparbeidd for kjøring med bil, anses i denne lov som utmark. Det samme gjelder opparbeid veg som ikke er brøytet for kjøring med bil".

Det følger altså direkte av ordlyden at det ikke er tillatt å kjøre på vei som ikke er brøytet. Derimot er det tillatt å kjøre på vei som er opparbeidet for kjøring med bil både sommerstid og på vinterstid forutsatt at veien er brøytet. Det avgjørende er om veien er "opparbeidd for kjøring med bil".

Formuleringen "opparbeidet for kjøring med bil" er ikke presisert nærmere i forarbeidene til motorferdselloven, foruten en konstatering av at "traktorveier m.v." vil falle inn under lovens virkeområde (Ot. prp. nr. 45 (1976-77) s. 33.). Til grunn for formuleringen ligger lovutvalgets forslag i NOU 1974: 37 "Motorferdsel i utmark og vassdrag". I denne utredningen uttalelse det at:

"Problemet er at det ofte ikke lett lar seg fastslå hva som er "vei" i motsetning til "utmark". En vei kan være mer eller mindre opparbeidet, og med dagens hjelpemidler skal det ofte ikke meget til av arbeide før en tidligere kjerrevei eller sti, eller eventuelt et veiløst far, kan gjøres farbar for

motorkjøretøyer selv om de ikke er utpreget terrenggående. Like klart må det derfor være at den ting at det finnes et mer eller mindre opparbeidet veifår i terrenget ikke kan være tilstrekkelig til at man der skal kunne ferdsel med motorkjøretøyer uhindret av de ferdselsreguleringer som ellers skal gjelde.”

På denne bakgrunn foreslår utvalget formuleringen ”opparbeidet for kjøring med bil” med en kommentar om at dette uttrykket formodentlig ikke vil gi årsak til større tvil om ferdselsreguleringens rekkevidde i praksis.

I Rundskriv ”Om lov om motorferdsel i utmark og vassdrag” av 10. juni 1977 nr. 82 T-1/96 er følgende uttalt om dette spørsmålet:

”Hvorvidt veien er opparbeidet for kjøring med bil, må avgjøres konkret i det enkelte tilfellet. Avgjørende er om veien faktisk er opparbeidet for kjøring med vanlig bil. Traktorveger og lignende faller således inn under loven, selv om det er mulig å kjøre der med f. eks. firehjulsdrevet jeep.”

I henvendelsen ber de konkret om svar på hvilke veier som skal regnes som traktorveier, og derav er underlagt motorferdselloven. Dette avhenger av om veien kun er opparbeidet for kjøring med traktor, eller om veien er opparbeidet for kjøring med vanlig bil. Etter de overnevnte rettskilder beror dette på en konkret vurdering der den faktiske utformingen av veien vil være av stor betydning. Det finnes noe rettspraksis hvor det er foretatt slike konkrete vurderinger av hvorvidt en vei kan anses for å være opparbeidet for kjøring med bil jf. motorferdselloven § 2 tredje ledd. Forhold som ifølge rettspraksis kreves for å anse en vei for å være opparbeidet for kjøring med bil er hovedsakelig at veien må vise tegn til at det er foretatt fysiske tiltak for å sette veien i stand til kjøring med bil. Veien må for eksempel ha grøfter og det må være påført en form for dekke. Det holder ikke at terrenget i seg selv egner seg for bilkjøring eller at veien er fremkommelig med bil. Ifølge rettspraksis er det ikke avgjørende at det er mulig å krongle seg frem over røtter og steiner som stikker opp dersom man har en bil med tilstrekkelig bakkeklaring. Det er også uttalt i rettspraksis at det er irrelevant om det er laget avkjørsel fra annen bilvei til den aktuelle veien, eller om det kreves vedlikehold for å gjøre veien kjørbar med bil.

I RT. 1992 s. 8 anså retten det for ikke tvilsomt at en traktorvei beskrevet på følgende måte av herredsretten, var å anse som utmark etter motorferdselloven:

”...som en opparbeidet traktorveg av god standard, som nok også kunne være fremkommelig med vanlig bil, i allefall i tørre perioder. Det var likevel et svært markert skille mellom denne veien og den seterveien som førte fram til Y, og den første bakken ovenfor setra var så bratt og ujevn at den ikke ga inntrykk av bilvei. Det var imidlertid klart at traktorveien var opparbeidet i ikke ubetydelig grad, idet man både har skåret seg ned i terrenget og fylt opp, samtidig som det er tatt opp grøfter, lagt stikkrenne og foretatt planering av den naturlige massen som fantes i veitraseen. Det var ikke skilt eller bom ved traktorveiens begynnelse da kjøringen fant sted, men privat skilt med forbud mot kjøring er satt opp umiddelbart etterpå.”

Etter DN's fortolkning vil det avgjørende være om veien har et fundament og et dekke som gjør det mulig å kjøre på den med vanlig bil i all slags vær og føreforhold. En traktorvei som er farbar med bil i tørre perioder, men som for eksempel blir gjørmete og våt etter regnvær, er ikke opparbeidet for kjøring med bil. Veien må ha blitt til ved, eller senere utbedret ved en fysisk oppgradering som gjør veien egnet for ferdsel med personbil. Veiens standard må være slik at man kan kjøre personbil på den med en viss komfort. At en vei eller sti er farbar med traktor, ATV eller firehjulsdrevne kjøretøy av forskjellige slag er ikke tilstrekkelig, så lenge den ikke er farbar for alle typer helt ordinære personbiler.

Mange steder vil det være relativt enkelt å komme seg frem med bil i terreng eller på sti eller lignende i utmarka. Dersom motorferdsel har vært utøvd ulovlig på slike steder slik at det etter hvert har dannet seg kjørespor som har veistandard, innebærer det likevel ikke at motorferdsel er tillatt. I disse tilfellene er det ikke foretatt noen opparbeiding for kjøring med bil. Dette uttaler også lagmannsretten i dom inntatt i RG-2005-506.

Etter DN's syn er det veiens faktiske utforming til enhver tid som er avgjørende for hvorvidt den kan sies for å være opparbeidet for kjøring med bil. Miljøverndepartementet har for eksempel uttalt at dersom en traktorvei oppgraderes slik at det er mulig å kjøre der med vanlig bil, så vil denne veien ikke lenger anses som utmark i motorferdsellovens forstand.

Hvilken status en vei har etter plan- og bygningsloven, eller landbruksveiforskriften, er ikke avgjørende for om veien faller innenfor eller utenfor motorferdsellovens virkeområde. Om en landbruksvei er klassifisert som traktorvei eller skogsbilvei, samt hvilke vilkår og bestemmelser som er knyttet til veien i medhold av landbruksveiforskriften, vil derimot kunne si noe om hvorvidt veien ut fra et nyttesynspunkt kan sies å være opparbeidet for ferdsel med bil. Det samme gjelder for bestemmelser og arealangivelser i medhold av plan- og bygningsloven.

DN mener man må være varsom med å legge for mye vekt på veiens formål og status etter andre lover og regelverk. Verken forarbeidene til motorferdselloven eller miljøverndepartementets retningslinjer i rundskriv T-1/96 nevner noe om formål eller grunnlag for opprettelse av veier. Vurderingene er knyttet opp mot veiens standard og hvilke kjøretøy den rent faktisk er bygget for.

En annen sak er at måten veien fremtrer på, sammen med andre omstendigheter, i en straffesak kan tenkes å få betydning for vurdering av siktedes subjektive forhold, nærmere bestemt om han har vært i unnskyldelig rettsvillfarelse. Det følger imidlertid av høyesterettspraksis at når det gjelder lovgivning til vern om miljøet, er det grunn til å sette klare krav til plikten til å undersøke om en handling eller virksomhet er lovlig eller ikke. Dette innebærer at dersom en vei i utmark ikke klart fremstår som en bilvei, vil kjøring på veien ikke kunne foretas før man har kontaktet kompetent myndighet som for eksempel kommuneadministrasjon eller politiet og fått bekreftet at veien er opparbeidet for kjøring med bil.

Etter dette vil det altså kunne være landbruksveier, som faller innunder motorferdselloven og landbruksveier som ikke gjør det. Det er ingen automatikk i at landbruksveier som etter landbruksveiforskriften er klassifisert som "traktorveier" i motsetning til for eksempel "skogsbilveier" alltid vil omfattes av motorferdselloven.

Det konkrete eksempelet fra Hol kommune berører både motorferdselloven og landbruksveiforskriften. Brudd på vilkår som er satt med hjemmel i landbruksveiforskriften vil være en sak for landbruksmyndighetene. Når det gjelder forholdet til motorferdselloven må det foretas en konkret vurdering av hvorvidt veien er opparbeidet for kjøring med bil, for å avgjøre om kjøring på veien omfattes av motorferdselloven eller ikke. Det er umulig for DN å si noe helt presist om dette fordi vi ikke har kunnskap om veiens standard og utforming. Det følger imidlertid av det vedlagte vedtaket fra Hol kommune at det er gitt tillatelse til bygging av en "enkel traktorvei" som ikke er tillatt brukt til annet enn motorferdsel i forbindelse med tradisjonell jord- og skogbruksnæring. I vedtaket er det også en henvisning til motorferdsellovens § 4 c som blant annet gir direkte hjemmel for nødvendig motorferdsel i utmark i jord- og skogbruksnæring. At det i vedtaket vises til denne bestemmelsen tolker vi som at kommunen har antatt at veien vil falle innenfor motorferdsellovens virkeområde. Det er altså ikke ment å gi tillatelse til en bilvei. Selv om grunnlaget for byggingen av veien i dette tilfellet taler for at veien omfattes av motorferdselloven, vil det avgjørende være hvilken standard og hvilken type opparbeidelse veien faktisk fikk da den ble bygd og hvorvidt det i ettertid er gjort fysiske utbedringer av veistandarden.

De stiller videre spørsmål om alle landbruksveier som er kjørbare med vanlig bil kan brøytes for motorferdsel som ikke har noe med tradisjonell landbruksvirksomhet å gjøre. Til dette er å bemerke at motorferdselloven ikke legger noen restriksjoner på at veier brøytes. Så lenge veien er opparbeidet for bil, vil det ikke være i strid med motorferdselloven dersom veien brøytes, selv i tilfeller der formålet med brøytingen er at veien skal benyttes til annen motorferdsel enn ferdsel knyttet til tradisjonell landbruksvirksomhet. Brøyting av veien kan derimot være i strid med andre lover og regler, f. eks. vilkår gitt med hjemmel i landbruksveiforskriften.

DN ser at denne tolkningen av motorferdsellovens virkeområde kan gi et stort potensial for lovlig fornøydelseskjøring på brøytede landbruksveier og andre skogsbilveier. Spørsmålet om forbud mot motorferdsel på private veier ble vurdert i forbindelse med opprettelsen av motorferdselloven i 1977,

men ble da ansett for å ligge utenfor lovutvalgets mandat. I forbindelse med opprettelsen av forskrift for bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag 15. mai 1988 ble en hjemmel for å forhindre uønsket motoraktivitet på private veier i særlig viktige natur- og friluftsområder inntatt i motorferdsellovens § 7 andre ledd. Det følger av lovendringens forarbeider (Ot. prp.nr. 60 (1986-87) s. 13 at:

”Departementet mener det er nødvendig med en hjemmel til å kunne legge begrensninger på kjøring på veier i særlig verdifulle natur- og friluftsområder. Avvikling av billøp, safariopplegg og liknende i slike områder, vil ofte ha uheldige skadevirkninger og komme i konflikt med tradisjonelle friluftaktiviteter. Denne typen motorferdsel gir svært sjenerende støy, noe som virker forstyrrende både på dyreliv og for mennesker. Den hjemmel som nå foreslås, vil gi en fleksibel mulighet til å regulere ferdsel på f. eks skogsbilveger. I tilfeller der et arrangement vil gi store ulemper eller skadevirkninger i et særlig verdifullt område, vil det kunne gis en spesiell forskrift. Det er ikke meningen å stoppe bilrally og lignende generelt, men kun i områder der slike arrangementer vil ha store skadevirkninger.”

Forslag til forskrift kan komme fra lokalt nivå, fra fylkesnivå eller fra departementet selv. I det nevnte rundskrivet T-1/96 er hjemmelen kommentert på s. 12.

Motorferdselpolitikken i Norge er til vurdering gjennom prosjektet ”Motorferdsel i samfunn” som skal ferdigstilles høsten 2006. Dette prosjektet skal gå gjennom alle forhold og erfaringer med motorferdsel som grunnlag for en vurdering av behovet for en revisjon av motorferdselpolitikken. DN vil få en rolle i forhold til oppfølgingen av dette prosjektet og vil vurdere problemstillingen i denne saken i sammenheng med tilrådingene fra prosjektet. Dette brevet går i kopi til Miljøverndepartementet.

Med hilsen

Anders P. Iversen e.f.
Seksjonssjef

Silje Gundersen
Førstekonsulent

Kopi til:
Miljøverndepartementet Postboks 8013 Dep 0030 Oslo